

Bet. o. lovf. vedr. anlæg af rute 18, og rute 15 m.v.

i omegnen af Herning i forvejen tilgodeset med motortrafikvej, og siden denne aftales indgåelse er trafikmængden ikke gået frem, men tilbage, på store dele af strækningen. RV havde hellere set, at man anvendte midlerne på andre påtrængende vejstrækninger eller på det nedslidte skinnet.

Enhedslistens medlem af udvalget er imod det fremsatte lovforslag om at opgradere den oprindeligt planlagte motortrafikvej mellem Herning og Brande til motorvej. Motorveje er ved at være en tvangstanke i Danmark, som har europarekord i antal km motorvej pr. indbygger – det på trods af, at Danmark er et land, hvor afstandene ofte er korte. Det må være andre årsager, der får et flertal af Folketingets politikere til at føle dette afsindige behov for at lægge asfalt alle vegne – med den følge, at tilskyndelsen til at flytte sig rundt i bil øges og forureningsproblemerne forværes.

Merudgiften i lovforslaget i forhold til det oprindelige forslag er 140-300 mio. kr., og argumentationen er øget sikkerhed i form af en besparelse på 1-2 personskadeuheld pr. år. Enhedslisten vil ikke tinge om menneskeliv, men kunne denne merinvestering ikke anvendes mere fornuftigt med en større sikkerhedsmæssig effekt? Mht. sikkerhed har man nogle gode erfaringer i Sverige med anlæg af de såkaldte 2+1-løsninger. Det er motortrafikveje med 3 baner, hvor der skiftes mellem, hvilken retning der har to spor, ligesom der indgår autoværn mellem kørebanerne. Denne type vej har vist sig at være betydelig mere sikker end almindelige motortrafikveje. Derfor holder sikkerhedsargumentationen for valget af at bygge en motorvej ikke, og i parentes bemærket udhules argumentationen i øvrigt yderligere, når regeringen har tænkt sig at tillade

højere hastigheder på motorvejene med deraf følgende flere trafikdræbte.

Grunden til at anlægge en motorvej må derfor være, at den eksisterende vej ikke kan opfylde behovet, og pudsigt nok er behovet vokset voldsomt det sidste år. I *Grundlag for vejinvesteringsplan* fra november 2000 forventes årsdøgntrafikken at være 6.000-13.000 biler i 2010 – mod de på daværende tidspunkt 6.000-9.000 biler. I dette lovforslag, som behandles godt et år senere, er forventningerne vokset til 12.000-15.000 biler, hvilket begrundes med, at en motorvej tiltrækker flere biler. Hvis denne mængde biler udløser en motorvej, er der desværre mange områder i Danmark, som kan komme i betragtning. Danmark er efter Enhedslistens opfattelse hermed inde på en helt gal kurs. Der kan åbenbart nemt bruges flere hundrede millioner kroner ekstra, for at bilister kan få god plads, mens togpassagerer skal nøjes med flytte-løsninger, der ikke giver mere kapacitet.

Afmatning i væksten omkring Herning er også et argument, der fremføres, uden at der foreligger analyser af, hvad denne afmatning skyldes. Er det vitterlig forskellen på en motortrafikvej og en motorvej, der skal være den udløsende faktor, der vender skuden for Herningegnen? Eller kan det være centralisering af landbrugsindustrierne, udflytning af de traditionelle industrier til Østeuropa m.m., der har skabt afmatningen?

Kristeligt Folkeparti, Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit og Siumut var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

*Sven Buhrkall (V) Svend Heiselberg (V) Erik Larsen (V) Flemming Damgaard Larsen (V)*

*Karsten Nonbo (V) Peter Skaarup (DF) nfm.d. Poul Fischer (DF) Kaj Ikast (KF) fmd.*

*Helge Adam Møller (KF) Helge Mortensen (S) Jytte Wittrock (S) Niels Sindal (S) Peder Sass (S)*

*Poul Andersen (S) Margrete Auken (SF) Martin Lidegaard (RV) Keld Albrechtsen (EL)*

Kristeligt Folkeparti, Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit og Siumut havde ikke medlemmer i udvalget.